



Le TGV et la construction de l'espace Rhin-Rhône

Guillaume Carrouet, Caroline Molherat

► To cite this version:

Guillaume Carrouet, Caroline Molherat. Le TGV et la construction de l'espace Rhin-Rhône : l'enjeu du TGV Rhin-Rhône pour le développement des coopérations dans un réseau de villes intermédiaires. Images de Franche-Comté, 2011, 43, pp.2-7. hal-00985895

HAL Id: hal-00985895

<https://hal.science/hal-00985895>

Submitted on 30 Apr 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

TABLE RONDE

Le TGV et la construction de l'espace Rhin-Rhône : l'enjeu du TGV Rhin-Rhône pour le développement des coopérations dans un réseau de villes intermédiaires

Guillaume CARROUET, Caroline MOLHERAT,
Théma, UMR 6049 du CNRS-Université de Franche-Comté, Université de Bourgogne

Dans le cadre du colloque « Gares et territoires de la grande vitesse ferroviaire » (16-18 juin 2010, Besançon, Dijon) une table ronde a été organisée afin de débattre sur les enjeux du projet du TGV Rhin-Rhône dans un contexte de construction d'un espace de proximité interrégionale. Différents intervenants des milieux socio-économiques et culturels sont venus échanger sur le rôle que peut tenir la grande vitesse ferroviaire dans la constitution et le développement de liens entre les agglomérations de l'espace Rhin-Rhône.

Les cinq intervenants sont :

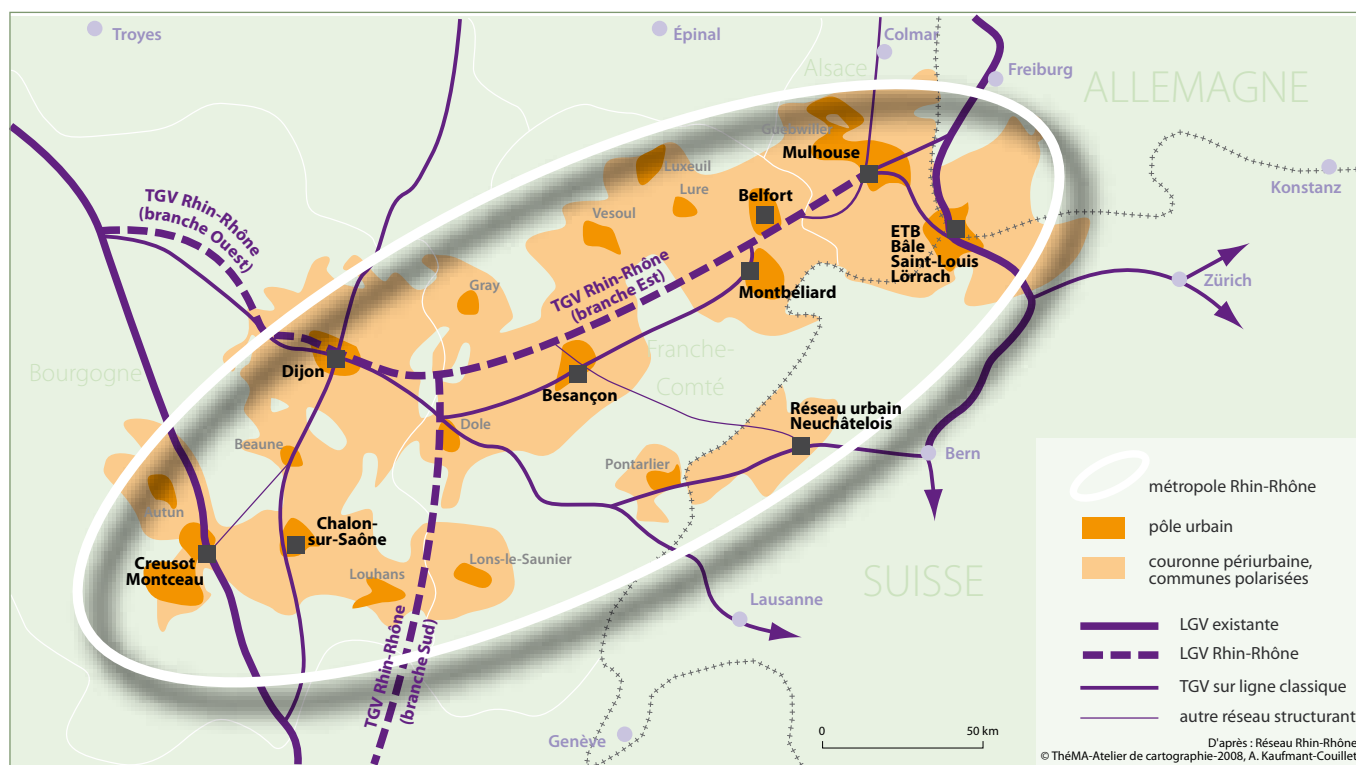
- **Oussama BARAKAT**, chargé de mission « Pôle de recherche et enseignement supérieur » (PRES) Bourgogne-Franche-Comté ;
- **Catherine BERTAUX**, déléguée Territoriale du Groupe La Poste en Franche-Comté ;
- **Bernard GARNIER**, président du club TGV de Besançon et dirigeant de la société KH-SK France ;
- **Pierre MESSULAM**, directeur du TGV Rhin-Rhône de la SNCF (de 2004 à 2010) ;
- **Philippe TRIMAILLE**, représentant de la Métropole Rhin-Rhône.

Les éléments dégagés de cette table ronde introduisent une dimension qualitative dans les travaux

de l'observatoire. Les propos relatés ci-dessous montrent le ressenti, les perceptions qu'ont les acteurs de l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire au sein de l'espace Rhin-Rhône.

La table ronde s'organise autour de trois axes de réflexion. Le premier concerne l'existence de coopération/concurrence entre les villes de l'espace Rhin-Rhône dans l'optique de l'arrivée de la grande vitesse. Le second axe met en perspective la constitution de la nouvelle offre ferroviaire ainsi que les besoins des villes en matière de déplacements et d'échanges. Le dernier thème de cette table ronde vise à identifier les besoins des usagers représentés par la « Fédération nationale des associations des usagers du transport » (FNAUT).

L'espace Rhin-Rhône est un réseau de villes intermédiaires (Dijon, Besançon, Belfort-Montbéliard, Mulhouse) compris dans un triangle composé de grandes métropoles (Paris-Lyon-Strasbourg)



Coopérations et concurrences entre villes de l'espace Rhin-Rhône

Une première question est posée à Monsieur Trimaille, pour lui demander ce qu'est, selon lui, l'espace Rhin-Rhône.

Philippe Trimaille considère dans un premier temps l'espace Rhin-Rhône du point de vue géographique. Il s'agit pour lui d'un espace, composé d'un chapelet de villes moyennes, compris entre le bassin rhodanien et le bassin rhénan. Pour compléter sa définition, il propose le thème de la visibilité de cette entité qui est liée, selon lui, à l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. Le TGV va permettre des liaisons avec les grands pôles nationaux et européens. Il affirme que les villes de l'espace Rhin-Rhône ont un manque de visibilité aux échelons nationaux et européens. Si aucune coopération ne se fait, « le TGV Rhin-Rhône risque d'accentuer les concurrences entre territoires ». Dans ce cas, l'espace Rhin-Rhône sera « un couloir dans lequel on passera » sans s'y arrêter. La métropole Rhin-Rhône, de par les coopérations enga-

gées, permet d'améliorer cette visibilité, « d'atteindre l'échelle qui donnera une visibilité européenne ». Le principal outil dans la mise en place de ces coopérations étant l'arrivée du TGV Rhin-Rhône dès 2011. Il cite, pour exemple de première coopération, la manifestation culturelle « Utopies et innovations » qui correspond à plusieurs expositions dans les différentes villes adhérentes de la Métropole Rhin-Rhône.

Dans une seconde question, Philippe Trimaille a été interrogé sur son ressenti par rapport à l'arrivée du TGV, à savoir s'il perçoit le TGV comme un élément qui pousse aux coopérations, ou au contraire, comme un élément qui exacerbe les concurrences.

Il rappelle dans un premier temps que la Métropole Rhin-Rhône ne se serait pas réalisée en l'absence du TGV. Le TGV est perçu comme un élément qui incite les coopérations entre villes de l'espace Rhin-Rhône. Ce rapprochement des villes s'explique par les propriétés du TGV. Il permet une contraction des distances et favorise en dernier ressort le rapprochement des villes.

Cependant, Philippe Trimaille souligne que le TGV est un catalyseur. Il illustre ses propos avec l'exemple des discussions sur le schéma de desserte. Les négociations à ce propos ont duré près de 15 mois. Dans le cadre de ces négociations, chaque ville membre de la Métropole Rhin-Rhône a ses propres attentes en matière de desserte de son territoire. Le TGV est donc un catalyseur dans le sens où la métropole Rhin-Rhône a représenté les attentes de chaque ville par le biais d'une position commune où « chacun se trouvait dans ces propres attentes » lors du processus de discussion sur la desserte.

Afin d'illustrer ses propos, Philippe Trimaille propose deux exemples complémentaires que sont l'avancée des discussions sur la branche Sud et la volonté de considérer que l'offre proposée en 2011 sera évolutive.

Dans un second temps, il met en perspective le rôle joué par les mobilités pour les liaisons intra-métropolitaines. Le TGV n'est pas « la solution adéquate » pour les liaisons intra-métropolitaines. Selon lui, il faut

*Philippe TRIMAILLE,
vice président de la Métropole Rhin-Rhône*



Le colloque « Gares et Territoires de la grande vitesse ferroviaire »



s'assurer que la mise en service du TGV Rhin-Rhône ne conduise pas à la suppression des liaisons régionales en prenant pour exemple le cas de la liaison Besançon-Montbéliard. À l'image des négociations sur la desserte TGV, la Métropole Rhin-Rhône souhaite conserver ce même rôle sur le maintien et/ou le renforcement des dessertes intra-métropolitaines.

Ces discussions sur les dessertes sont selon lui le gage de la mise en valeur du rapprochement des villes adhérentes à la Métropole Rhin-Rhône. C'est en ce sens que le TGV et plus généralement le transport est perçu comme un élément qui pousse aux coopérations.

En rapport avec ces coopérations, Bernard Garnier et Philippe Trimaille, représentants respectifs des clubs TGV de Besançon et Mulhouse ont été interrogés sur leur ressenti en matière de coopération dans le cadre des clubs TGV.

Bernard Garnier précise que, pour les acteurs socio-économiques, la ville de Besançon est desservie par le TGV depuis 1981 date à laquelle la LGV Sud-Est a été mise en service. Les acteurs socio-économiques ont donc des difficultés à percevoir l'apport et/ou l'impact que peut avoir le TGV Rhin-Rhône. De plus, dans le contexte de crise actuelle, « il existe une certaine



difficulté à mobiliser les acteurs autour du TGV ».

Le TGV est perçu comme une opportunité pour les participants au club TGV. Néanmoins, Bernard Garnier souligne que pendant les premières réunions les concurrences ont été ressenties sous deux aspects. D'une part, sur le plan touristique quand « certains intervenants se sont positionnés dans des termes de concurrences de ville en ville ». D'autre part, sur le plan du recrutement des entreprises qui représente « la capacité à attirer des potentiels intéressants sur un territoire qui a des capacités limitées ». Hormis ces

*Bernard GARNIER,
représident du club TGV de Besançon
et dirigeant de la société KH-SK France*



deux exemples de concurrences, Bernard Garnier souligne que le TGV ouvre une autre dimension géographique en donnant une lisibilité de l'espace Rhin-Rhône par l'intermédiaire de la Métropole Rhin-Rhône. Il indique que le TGV peut effectivement amener des concurrences mais qu'elles sont insignifiantes face « aux opportunités de collaborations développées par la mobilité accrue ». Pour conclure, le TGV est ressenti par les participants du club TGV comme un outil qui per-

met le rapprochement des villes et va accentuer ces collaborations.

Philippe Trimaille souligne que le cas de Mulhouse est analogue à celui de Besançon dans la mesure où le TGV est déjà présent et qu'il a été difficile de mobiliser les acteurs. Il revient sur la thématique du tourisme en soulignant que ce secteur induit de la concurrence entre villes. Il souligne également que le TGV favorise des déplacements touristiques rapides au détriment des villes de la Métropole Rhin-Rhône. Ainsi, le TGV peut favoriser des séjours de courte durée au détriment de séjours plus longs. Ceci induit donc une dégradation de la fréquentation des hôtels. Cependant, il souligne l'intérêt de la coopération métropolitaine avec le développement d'une offre touristique complémentaire qui s'étend à l'échelle des villes de la métropole Rhin-Rhône.

Besoins de déplacements et constitution du schéma de desserte

Bernard Garnier est ici interrogé sur la consommation de la nouvelle offre ferroviaire et sur les destinations qui seront privilégiées.

Les éléments dégagés par les acteurs socio-écono-

miques dans le cadre du cercle Bisontin montrent que le TGV est une réelle opportunité en termes de tourisme mais également pour le secteur économique et industriel. La nouvelle offre de mobilité induite par le TGV ouvre des possibilités en termes de recrutement puisqu'il sera possible que des salariés de Mulhouse puissent « venir le matin et repartir le soir sans difficultés particulières ». Le TGV constitue certes une possibilité mais Bernard Garnier souligne que « l'aménagement des zones à caractère économique autour des gares et l'offre de mobilités » sont des axes très importants pour le développement du secteur bisontin. Bernard Garnier souligne également que le TGV Rhin-Rhône améliore les relations avec la région parisienne même si ce n'est pas la principale vocation pour lui. Enfin, Besançon n'est pas dans une situation optimale par rapport à l'accès aux aéroports. C'est dans cette optique que le TGV va permettre « un accès à l'aéroportuaire facilité par rapport à la situation actuelle » et notamment aux trois aéroports majeurs dans le secteur de l'espace Rhin-Rhône que sont Paris, Lyon et Bâle.

Une dernière question a été posée à Pierre Messulam. Elle porte sur la prise en compte des demandes des collectivités dans la constitution de l'offre de desserte du TGV Rhin-Rhône.

Face aux perceptions des acteurs locaux de l'espace Rhin-Rhône, il semble intéressant d'ana-

*Pierre MESSULAM,
directeur du TGV Rhin-Rhône, SNCF*



lyser le point de vue de l'opérateur de transport représenté par Pierre Messulam. Il rappelle que le transport ferroviaire à moyenne et longue distance a un potentiel élevé. À ce titre, le TGV Rhin-Rhône est réalisé à une période charnière et ceci pour plusieurs raisons. Il est singulier parce qu'il est mis en place à une période de mise en concurrence pour les déplacements grandes lignes. De plus, il correspond à une volonté de construction européenne de liaisons à grande distance « compliquées à mettre en œuvre ». Il s'inscrit dans une période où les infrastructures ont un coût de plus en plus élevé. Enfin, il est mis en place dans une période où l'on a « une attente sociétale croissante en terme de développement durable » en considérant que le train est un mode de transport plus propre que la voiture.

Il rappelle que le TGV Rhin Rhône s'inscrit dans un espace composé de trois régions qui, « historiquement, se tournent le dos et n'avaient pas véritablement le sentiment d'avoir un destin commun jusqu'à une période récente ». C'est en ce sens que le TGV Rhin-Rhône est un révélateur des difficultés de définir des identités territoriales qui dépassent « le seuil des frontières administratives ». Contrairement à Philippe Trimaille, Pierre Messulam souligne la difficulté de mise en place du schéma de desserte. Ainsi, il existe une inadéquation entre les propositions de desserte des collectivités territoriales et celles de la SNCF, la logique de l'exploitant étant « de dimensionner l'offre sur le potentiel à transporter ».

Pierre Messulam a souligné le compromis nécessairement fait entre une desserte des territoires intermédiaires de type cabotage et l'exercice de la grande vitesse ferroviaire. Prenant le cas de l'espace Rhin-Rhône, le compromis a été trouvé en proposant une desserte partielle des territoires avec « une armature de train à long parcours qui ne s'arrêtent pas partout mais en quinconce soit sur l'axe Paris-Dijon-Lyon, soit sur l'axe Strasbourg-Lyon-Méditerranée ». Les 11 allers-retours entre Dijon et Mulhouse en une journée sont un exemple unique en France selon lui pour des villes de cette taille.

Enfin, de part sa position de transporteur, il a rappelé l'importance que présentait le TGV Rhin-Rhône pour le trafic à l'international puisque « le centre de

gravité se déplace vers l'espace Rhénan ». Ainsi, la position du TGV Rhin-Rhône dans le schéma d'infrastructure européen tend à privilégier les relations entre les principaux pôles du nord et du sud de l'Europe. L'intérêt pour les collectivités étant « que ce ne soit pas un couloir » mais que cet axe participe « au développement économique en y facilitant les relations ».

L'avis des usagers du transport ferroviaire

La table ronde était organisée pour permettre le débat avec les personnes présentes dans l'assemblée. Un représentant de la FNAUT de Franche-Comté a émis quelques remarques sur l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire. Il souligne, dans un premier temps, que l'ouverture de la ligne va permettre « une amélioration des relations ferroviaires ».

Néanmoins, il a exprimé un certain nombre d'inquiétudes fondées à la fois sur la thématique du transport et sur la réelle existence de la Métropole Rhin-Rhône. Concernant le transport, les inquiétudes portent à la fois sur la réalisation encore incertaine de la liaison Belfort-Delle et des qualités des correspondances entre TGV et TER.

Pierre Messulam a répondu à cette inquiétude en soulignant que les correspondances devraient être assez aisées, la gare étant conçue « pour faire des correspondances TER TGV en 10 minutes ». Concernant la réalisation de la liaison Belfort-Delle pour le raccordement à la Suisse, il affirme que le dossier « très compliqué » est en cours d'investigation.

La deuxième source d'inquiétude porte sur le problème de dégradation de l'offre de villes comme Pontarlier, Dole, Lons-le-Saunier ou Vesoul en direction de Paris. Le représentant de la FNAUT ouvre le débat en énonçant l'opposition entre la vallée du Doubs qui sera bien desservie par le TGV avec des relations variées et « les territoires mal desservis » situés en périphérie de cet axe. Il affirme par cette opposition que la concentration des axes de transport dans la vallée du Doubs aura pour voie de conséquence « une concentration des activités économiques » au détriment des territoires de périphérie.

Pierre Messulam rappelle dans un premier temps

que le transporteur n'a pas la fonction de renverser « les déséquilibres économiques ou démographiques sous-jacents ». Au vu de l'analyse des recensements de l'INSEE, il constate que certains territoires concernés par le passage de la ligne sont « actuellement en phase de dépopulation ». De fait, il partage ces inquiétudes en considérant que le TGV Rhin-Rhône, à l'image des projets précédents, va avoir un rôle d'accélérateur de certaines tendances démographiques ou économiques. Il existe pour lui un risque de déséquilibre où le TGV peut avoir une influence sur un corridor entre Dijon et Mulhouse sur une largeur de 70 kilomètres.

Une dernière interrogation porte sur la réalité de la Métropole Rhin-Rhône. Le représentant de la FNAUT souligne l'intérêt de cette démarche de coopération. Mais il estime que les populations concernées par cette métropole n'ont pas forcément connaissance des réalisations entreprises dans le cadre de cette coopération et que le TGV Dijon-Mulhouse sera destiné à certaines populations du fait du coût élevé du billet.

Philippe Trimaille souligne que cette coopération s'organise autour du projet de TGV. De plus, les coopérations et en quelque sorte la réalité de la métropole se feront lors de la mise en service du TGV qui créera « de nouveaux déplacements ». Le représentant de la Métropole Rhin-Rhône souligne qu'il existe une réflexion sur la mise en place d'un pass-transport qui privilégie des prix attractifs pour les échanges entre les villes adhérentes de la Métropole Rhin-Rhône.

L'exposé des différents points vus sur les enjeux et ambitions liés à l'arrivée de la grande vitesse montre que ce type d'infrastructure suscite l'intérêt des territoires desservis. En témoigne la réalisation d'un réseau métropolitain qui n'existerait vraisemblablement pas sans la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Les différentes logiques des acteurs du « système à grande vitesse » représentées par ces trois intervenants soulignent tout l'enjeu pour les collectivités territoriales de tirer parti des éventuels effets que l'on attend des lignes à grande vitesse, conçues pour d'autres échelles ■